

# MERCZI MIKLÓS

## *A városi közlekedési járművek megőrzése*

2007-től, a városi közlekedés területén egyedülálló módon, civil kezdeményezésre a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal 137 db. eredeti közúti vasúti jármű védelmi eljárását kezdte meg. Ebben a munkában a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum – kezdetben a Közlekedési Múzeum – szakértőként vett részt. Cikkében a szerző erről a munkáról, előzményeiről és várható hatásairól beszél.

Mikor elvállaltam, hogy a közúti vasút (városi közlekedés) járműveinek az utóbbi 30 éves történetéről beszámoljak, sokáig gondolkodtam az előadás mottójáról. A sok keresgélés közben találtam meg GORDOS GÉZÁNAK, a MTESZ elnökének egy mondását: „*Ha érdeklődünk a múltunk iránt, nem lehetünk szakbarbárok*”. A mondat az előadás végére értelmet kap.

A városi közlekedési gyűjtemény a *Közlekedési Múzeum*on belül 1967-ben jött létre, addig a vasúti gyűjteménynek volt egy töredék része. Ebben az időszakban a Közlekedési Múzeum elkezdte begyűjteni és leltárába vette a már forgalomból kivont, de igen jelentős közlekedés-történeti értékkel bíró járműveket. Így került a Múzeum tulajdonába a legrégibb megőrzött géperezű közúti vasúti jármű, a „*Haraszti*” nevű ún. szoknyás gőzmozdony, amely 1887-től teljesített szolgálatot a Soroksár-Dunaharaszti helyiérdekű vasútvonalon. Ugyanígy lett múzeumi exponátum az 1-es pályaszámú, az egyik első budapesti alsóvezetékes villamos motorkocsi is. (Az 1-es pályaszám egy kis „hamisítás”, hiszen az igazi száma 92-es. Mivel a megmaradt villamos csaknem mindenben megegyezik az első sorozattal, ezért marketing céllal megkapta az 1-es, kitüntető sorszámot.)

A kelet-nyugati metró építéskor a Deák téri aluljáróval összefüggésben 1955-ben a „*kisföldalatti*” egy szakaszát kiiktatták. A felhagyott pályaszakaszon a Közlekedési Múzeum javaslatára a BKV együttműködésével sikerült 1975-ben egy világunikum-szerű – sehol máshol nincs földalatti vasúti múzeum egy volt üzemi szakaszon – Múzeumot megnyitnunk, ahol kezdetben három eredeti járművet mutattunk be: két, 1896-ban üzembe helyezett földalatti motorkocsit és egy pótkocsit, amelyet az 1960-as évek elejétől a megnövekedett forgalom miatt működtettek.

1987-ben nyílt meg a Közlekedési Múzeum új épületszárnya olyan megvalósult tervekkel, hogy a városi közlekedési gyűjtemény önálló kiállítással mutakozzék be a közönségnek. A négy kocsi elhelyezésére alkalmas ún. sínes csarnokban helyeztük el a már meglévő vaskerekes járműveinket, illetve az újonnan beletárolt, a 19. század végéről származó budapest-újpesti villamos pótkocsit a Múzeum „*blikkfangjaként*” a szabadban pedig egy HÉV személykocsit

Ebben az időszakban a Közlekedési Múzeum és a BKV közötti ún. szocialista szerződés alapján a megőrzésre kijelölt járműveket a Közlekedési Múzeum vette leltárába. Ez akkor nagyon jó folyamatnak tűnt egészen addig, amíg a Múzeum tárolókapacitása végéhez nem ért. A kiállításban nem szereplő kocsikat a Tatai úti sínes csarnokunkban tudtuk elhelyezni, amíg az meg nem telt. Ennek a megoldásnak két hátránya volt. Az egyik az, hogy a látogatók elől teljes mértékben el voltak zárva. A másik az, hogy hely hiányában nem tudtuk bővíteni a gyűjteményünket.

Az 1980-as évek közepén a BKV vezetése ráértett annak az ízére, hogy milyen jó a vállalat hagyományait ápolni, a saját múltjában kutakodni. Erre kedvező időpont volt 1987, amikor két centenáriumot is ünnepelt a főváros közlekedése. 1887. augusztus 7-én indult meg az első helyi-



érdekű vasúti szerelvény Soroksár – Dunaharaszti között, illetve ugyanezen év november 28-ától kísérleti jelleggel üzemelt villamos a Nyugati pu. – Király u. között a Nagykörúton.

Ezekre a nagyszabású ünnepségekre a BKV a Közlekedési Múzeum bevonásával *Jubileumi Emlékbizottság*ot hozott létre egyrészt az ünnepség lebonyolítására, közönségkapcsolati ügyekre, másrészt a már halaszthatatlan járműfelújítások megoldására. A nagy lelkesedéssel végzett munka eredménye volt a „Haraszti” mozdonyból és egy pótkocsiból álló HÉV szerelvény összeállítása, amellyel nosztalgia-járatban lehetett közlekedni az ünnepség idején. Elkészült a novemberi villamos-ünnepségre két villamos motorkocsi is, amelyeken szintén utazni lehetett a Nagykörúton.

A sikereken fellelkesülve és a kor szellemének megfelelően a Jubileumi Emlékbizottság átalakult egyesületté, és 1992-ben létrejött a *Városi Tömegközlekedés-történeti Egyesület* (VTTE). Ekkortól már nemcsak a BKV-n belül működő és mintegy amatőr jellegű járműmegőrzések voltak napirenden, hanem professzionális szintre emelkedett ez a tevékenység. A munka során – már nem először – felmerült a gondolat, hogy már olyan sok jármű van felújítva, hogy ezeket egy helyen, egy skanzenszerű bemutatóhelyen, esetleg múzeumban kellene a közönség elé tárni. Több helyszín került szóba.

Elsőként a Budapest – Gödöllő helyiérdekű vasútvonal végállomásán lévő Gödöllő – Palotakert állomás épületére születtek tervek. Ez a hely földrajzilag kiesett a főváros vonzáskörzetéből és elég kis alapterülettel rendelkezett, ezért elvetették. A második lehetőség az újpesti kocsisín lett volna, amely az északi vasúti összekötő híd tövében, a Váci úton található. Az újpesti remízre készített tervek nem valósulhattak meg, mert a Váci úton felbontották a síneket a metróépítés miatt. A múzeum működtetéséhez szükséges vágány-összeköttetés megszűnt. Ez egyébként is túl értékes ingatlan volt ahhoz, hogy múzeumnak tartsa meg a BKV. (Megjegyzendő, hogy amikor felmerült a skanzen lehetősége, akkor az odaszállított járműveket az étvágyukban és merészségükben megerősödött színesfém tolvajok teljesen lecsupasztották. Ez a rendszerváltás körüli időszak volt!) Harmadik megoldásnak ígérkezett a szentendrei kocsisín, amely 1915-ben épült, és a 80-as évek elején új beruházás okán megszűnt benne az üzemszerű működés. Kedvező volt a vágányelrendezése is, hiszen északi és déli területeivel, valamint az úgynevezett „bogáncssal” mintegy 150 jármű elhelyezésére volt alkalmas.

Elkészült Szentendrére egy rendezési terv, amely – mint fent jeleztem – kb. 150 jármű befogadására volt alkalmas, és ezt a főváros vezetése, tehát a közlekedési társaság tulajdonosa, a BKV és a Közlekedési Múzeum egyetértésével elfogadta. Elindult a *Városi Tömegközlekedési Múzeum* megszervezése.

Nem sok idő volt, mindösszesen fél év, hogy az engedélyek beszerzése és a kiállítás megnyitása között elkészüljön a bemutató. Végül is sikerült 1992. július 14-én 18, köztük 8, Közlekedési Múzeum tulajdonú járművel megnyitni a Múzeumot. Nem mellesleg a teljesség igényével elkészített, *Budapest villamosközlekedésének történetét bemutató kiállítást* is megrendeztünk. A megnyitón SIKLÓS CSABA akkori közlekedési miniszter kérte a rendezőket, hogy ez a teljesen új jellegű bemutató ne csak a fővárosi közlekedésnek adjon helyet, hanem a *vidéki városokból* is ide verbuváljanak járműveket. (Végül is teljesült a miniszteri kérés, hiszen van Nyíregyházáról, Szombathelyről, Miskolcra, Debrecenből, Szegedről, még Aradról is jármű a kiállításban.)

A Múzeum nyitásával párhuzamosan folytak a jármű-felújítási munkák és ebben az időszakban 1992-től sikerült elérni, hogy évente 2, jó esetben 3 jármű újult meg a BKV saját műhelyeiben. Ezeket mind elhelyeztük a Múzeumban. De ahhoz, hogy ezek a járművek hivatalos múzeumi státuszt kapjanak, szükséges volt a múzeumi nyilvántartásba vétel, vagy valamilyen más védettségi forma. Mivel a Közlekedési Múzeum elsősorban helyhiány miatt erről a lehetőségről lemondott, a BKV-n belül elkülönített leltárba kellett (volna) venni sorban az elkészült járműveket, ne kerüljenek a szétbontott, szétvágott és a MÉH-ben végzett társaik sorsára. (Ez a megsemmisítő „munka” nem pusztán „barbarizmus” volt, hiszen amikor kivontak a forgalomból egy-egy járművet, akkor újak beszerzésére került sor, tehát a tároló- helyeket át kellett adni.)



Nagy múzeum-szakmai siker volt 1998-ban, hogy a BKV vezérigazgatója utasítást (8/VU/1998) adott ki, amely 131 db járművet tartalmazott és mind a járművek, mind a dokumentumaik megőrzéséről rendelkezett. Különböző helyen történt a járművek elhelyezése. Így Szentendrén a nagy többség, de Zuglóban, Ferencvárosban, a Fehér úti Járműjavítóban, Cinkotán, a Kőér utcai MET-RÓ kocsiszínben és Ráckeven is találhatunk közúti vasúti járművet. (Idősebb, a múzeumi járművekért tenni akaró „szakik” még pluszban is őriztek meg járművet, gondolván arra, hogyha felújításra kerül a sor, akkor a „...két járműből lehet egyet építeni...” elv működhet.)

Folyt a felújítási tevékenység egészen 2002-2003-ig. Évente 2 jármű készült el, így erre az időre elérte a múzeumban bemutatott járműállomány a 60-at. Ebből 10 db a Közlekedési Múzeum tulajdonában van, és tartós kölcsönzés formájában mutatjuk be őket Szentendrén.

Ebben az időben már lehetett érezni, hogy a BKV-nál bizonyos likviditási problémák lesznek, és azt is lehetett érezni, hogy valahogy a BKV menedzsmentje fő tevékenysége mellett kezdi nem magáénak érezni a Múzeum sorsát. Ezért a VTTE létrehozott egy bizottságot, amelynek az volt a feladata, rangsorolja a még fel nem újított járműveket olyan szempontból, hogy melyik kerüljön a sorban legelőre, milyen sorrendben készüljenek el és melyik legyen az, amely minél hamarabb elkészüljön és bekerüljön a Múzeumba. Érdekes pontrendszert dolgoztunk ki. A legtöbb pontot arra adtuk, ha egy sorozatban az első és az utolsó jármű is megmaradt, tehát egy sorozatból kettő is volt. Ez a járművek üzemtörténetére is rávilágított, hiszen a sorozat során történt változtatásokat is megmutatta. Külön pont járt, ha rendelkezésre álltak a tervdokumentációk, vagy ha még megvolt a szakmai háttér a felújításhoz.

Az elkészült listán nagyon sok teherkocsi van. A BKV, illetve a BHÉV történetéhez hozzátartozik, hogy az 50-es, 60-as, 70-es években szinte jelentősebb volt a teherforgalom, mint a személyszállítás. Nagy-Budapest kialakulásával a főváros ellátását a BHÉV biztosította hűtőkocsikkal, különböző cél-teherkocsikkal, nem utolsó sorban tartálykocsikkal, amelyekkel az üzemanyagot kellett az autóbusz üzemegységekbe szállítani. Tehát kialakítottuk ezt a listát abban bízva, hogy majd ennek alapján történnek a felújítások. (A jármű-megőrzési tevékenység kezdetekor irányelv volt, hogy a közlekedési társaság járműveit az üzem arányában őrizzük meg, innen származik a sok teherkocsi.)

2003-ra készült el a „rangsor”, és ekkor már jelentkeztek a BKV likviditási gondjai. Ettől kezdve már csak állagmegőrzési tevékenységre jutott pénz. A Múzeumban kiállított kocsik és mozdonyok karbantartására volt csak lehetőség. Esetleg egy-egy járművet újrafényeztek, újrafestettek, de komolyabb nagy járműfelújításra egészen 2009-ig nem került sor.

Van a szakmán belül, de a BKV-n kívül ellenpélda is. Egy lóvasúti kocsit a Vasúttörténeti Park építtetett meg. A Közlekedési Múzeumban van kiállítva a debreceni gőzüzemű HÉV jármű, amely eredetileg lóvasúti kocsiként működött. Egy fiatal mérnöktársaság eljött hozzánk és egyszerűen lemodellezte a debreceni jármű alvázat. Megépítették, majd emeletes felépítménnyel látták el. 2006 júniusában a Múzeumok Éjszakáján már üzemelt is a Nyugati pályaudvarnál a Nagykörúton. A másik példa az az Ikarus városnéző 620-as autóbusz, amely a nyári időszakokban a Városligetben városnéző sétára ad lehetőséget.

Tehát a komolyabb járműfelújítás megállt, a Szentendrére kiszállított járműveket a nyílt színen, de az érdeklődők, a közönség elől elzárva méltatlan körülmények között tárolják. 2007-ben civilek (BKV nyugdíjasok, egyetemi tanár és volt múzeumvezető) védési eljárást kezdeményeztek a Kulturális Örökségvédelmi Hivatalnál 137 db járműre. A védési eljárásban a Közlekedési Múzeumnak szakmai véleményt kellett adnia. Első körben a Múzeum az időközben a Városi Tömegközlekedési Múzeum leltárába került 51 db kocsiról kijelentette, hogy azok törvényileg védettek. A fennmaradt 86 db járművel kapcsolatban a Múzeum azt javasolta, hogy kapjanak csoportos védelmet. A Hivatal azonban egyenkénti véleményt kért a járművekről, és ezzel elkezdődött a Közlekedési Múzeum történetében egyedülálló munka. A részletes szakvélemény kialakításához kikértük a BKV szakembereinek véleményét is. Egyenkénti szemrevételezéssel, fotózással és tárgytörténeti



kutatással készült el az a 73 oldalas melléklet, amelyet a Hivatalnak az egyenkénti védési javaslattal megküldtünk. Múzeumon belül is vita alakult ki a sok teherkocsi megőrzése kapcsán, de végül az az álláspont lett hivatalos, hogy a Múzeumnak kötelessége a már megőrzött és közlekedés-történeti értékű járművek védési támogatása. A fizikai megőrzés most – az anyagiakban ínséges időszakban – a fő cél, legfeljebb a felújításban, a múzeumi bemutatásában a sor végére kerülhetnek a teherkocsik. (Ezt a sorrendet tükrözte a VTTE bizottságának rangsora is, tehát nem vagyunk „szakbarbárok”.) A sor elején a személykocsik vannak, amelyek látványosak, amelyek közönségkapcsolati szempontból is sokkal többet mondanak a látogatóknak. Tehát a látogató is elégedett lehet a látványosság javára eltolódott kocsiparkkal, és a szakmai előírások is teljesülhettek.

És hogy milyen legyen a jövő? Ma a szentendrei múzeum igen jó állapotban van, növekvő látogatószámot produkál, kitűnő múzeumpedagógiai programokkal várják a családokat. Szép környezetben, szakmailag letisztult, fiatal menedzsmenttel működik, a Közlekedési Múzeum támogatásával.

Ezt az állapotot kell megőrizni. Azt a 86 db, most védeésre javasolt járművet is minél hamarabb a kiállításban lenne jó viszontlátni. Ez a feladatunk. Egyelőre azt a javaslatot tudtuk tenni a kulturális hivatalnak, hogy védje le a járműveket, fizikailag tartsuk meg ezeket, és majd a jövő eldönti, hogy milyen lehetőségeink lesznek a felújítás kapcsán.

(Megjegyzés: Az Anket óta eltelt időben a *Kulturális Örökségvédelmi Hivatal jogerős védelmet adott a 86 db járműre!*)

A szerző címe:

Merczi Miklós

Muzeológiai osztályvezető

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

1146 Budapest, Városligeti körút 11.

merczi@MMKM.hu